

Montreuil, 18 septembre 2018



## PLÉNIÈRE DU CE FRET DU 05 SEPTEMBRE 2018

### UNE CACOPHONIE SUPPLÉMENTAIRE AU SEIN DE LA DIRECTION SNCF

**Les élus du CE Fret ont une nouvelle fois interpellé la Direction du Fret lors de la séance plénière.**

**Sans annoncer officiellement la « filialisation de l'activité Fret », le directeur DNF affirmant que ceci n'est pas d'actualité, il n'en demeure pas moins que l'idée existe, le gouvernement et la direction travaillant sur le projet de recapitalisation et filialisation.**

Une cacophonie de plus, le directeur financier Mobilités ayant officiellement annoncé au comité de groupe la filialisation de FRET SNCF pour le 1<sup>er</sup> juillet 2020 !

L'entreprise SNCF n'appartient pas aux technocrates ou à la finance, mais bien à la Nation, à tous les Français, aux cheminotes et aux cheminots qui y travaillent tous les jours.

Les annonces du projet baptisé « Trajectoire économique ajustée » en lien avec le plan pluriannuel, évolue suite aux nouvelles décisions prises par le gouvernement et la commission européenne. Un plan d'affaire (sur 10 ans) a été présenté à BRUXELLES dans le but d'obtenir le feu vert pour recapitaliser et filialiser au plus vite FRET SNCF. Ceci aurait pu déboucher sur un Plan Social d'Entreprise massif (avec combien de milliers d'emplois ?), car en filialisant avant le 1<sup>er</sup> Janvier 2020, les agents du Fret ne rentreraient pas dans les mêmes dispositions de sécurisation de leur emploi que les autres cheminots du GPF.

**Le projet dans l'état actuel a été rejeté par la commission européenne, le montage financier n'étant pas jugé sécurisé !**

Ceci n'est pas matière à nous rassurer, mais renvoie la filialisation sur l'horloge de la réforme, c'est-à-dire après janvier 2020. La direction se retranche derrière les pertes financières à hauteur de 113 millions d'€ supplémentaires, suite au conflit !!

Ces pertes ne sont pas celles des cheminots, mais bien une politique de casse menée depuis plus de 10 ans à Fret SNCF.

#### **Plan Triennal FRET SNCF 2018/2021 présenté au CE FRET**

Ceci devait être un plan de développement de FRET SNCF, c'est un plan d'Attrition ! Le modèle économique présenté n'étant pas différent des 10 derniers budgets 2009-2018. Par logique, il s'adosse au plan d'affaire 2018-2028 présenté au gouvernement en vue de la recapitalisation-filialisation de FRET SNCF.

En voici les grandes lignes :

- **Développement de la gestion capacitaire** : En fait, le retour du wagon isolé sous une autre forme par la saturation de notre Plan de Transport, autrement dit, on va compléter la place disponible dans nos trains par l'ajout de coupons. Rien d'innovant mais simplement un retour à ce qui a été éradiqué avec l'offre MLMC en 2008-2009.

On pourrait donc s'en réjouir, mais le problème c'est que pour le réaliser en production, il faut des moyens alors que la direction nous annonce encore vouloir faire de la productivité partout !

- **Desserte Relai & Tri :**

**Sur les Relais :** Les mécaniciens seront bientôt mis à contribution pour faire les opérations au sol (attelage/détalage). Avec les wagons connectés, ils feront, plus tard également, les essais de freins depuis leur cabine, ainsi que les bulletins de compo depuis leur tablette.

**Sur les équipes de dessertes,** on nous annonce encore vouloir faire de la productivité !

**Sur les triages** Le plan prévoit d'adapter notre travail et notre type de tri par rapport à l'état des installations, car Réseau ne veut que très peu investir. On croit rêver !!

La direction nous indique donc que seulement 3 triages lui sont indispensables pour traiter la Gestion Capacitaire, elle qu'elle a une réflexion pour se passer des 2 triages restants, sans les nommer elle nous fait comprendre qu'elle vise 1 au Nord et 1 au Sud... (Dunkerque & Miramas ?)

- **Sur la partie traction** : les roulements ADC vont être optimisés au taquet de ce que permet la réglementation (actuelle...) ainsi que l'utilisation des machines, dont on peut craindre une recrudescence de pannes et de casses, vu l'état du parc.
- **Sur la maintenance,** il y aura une internalisation des tâches des technicentres à FRET SNCF. Nous condamnons cette découpe de la maintenance induite par activité, car non seulement cela va engendrer une perte de compétence, une déficience dans la mutualisation des moyens et outils, mais surtout cela va faciliter la vente des activités avec le sac à dos maintenance...Oui ce plan est bien adossé à la réforme ferroviaire.
- **L'Innovation** : sera limitée financièrement même si les projets trains lourds, Fret digital, loco rail route, etc. subsistent. Cela nous paraît peu pour une entreprise de notre taille voulant prendre de l'avance sur ses concurrents.
- **Effectifs :** La direction reconnaît être à l'os au niveau production, même si elle compte encore « gratter » comme cité précédemment avec la polyvalence et l'optimisation des roulements.

C'est donc principalement au tour des maîtrises et cadres que reviendra la principale addition de - 754 emplois à supprimer entre 2019 et 2021, le budget 2018 ayant fixé la barre à 500 suppressions d'emplois. C'est un total de + de 1200 emplois supprimés, soit 1/5ème des effectifs restants. Pas mal pour une entreprise qui déclare vouloir se développer !!

Structures DF et Structures centrales vont grandement être contributrices des efforts de productivité C'est en partie vers le nouveau modèle managérial que se posent les espoirs de la direction mais également sur la suppression des fonctions transverses dans les DF et DNF (pole RH, Sécurité, finance, etc.) avec une recherche accentuée de gains de productivité sur toutes les fonctions.

Nous pouvons déjà imaginer une centralisation de ses tâches, et restons dubitatifs quant à l'avenir des DF, les cheminots sur les unités vont encore perdre en services de proximité.

Ce plan est dangereux car arrivés au stade où l'on en est, nous n'avons plus aucune marge de sécurité opérationnelle. Il ne démontre aucunement comment se mettre en marche pour reconquérir les marches, mais cible principalement une amélioration comptable par des économies.

De plus, rien ne nous est communiqué sur cette stratégie et sur les sujets structurants pour Fret :

- De la reprise de la dette, de ses modalités, de ses impacts pour Mobilités ?
- Des contreparties ?
- Des différentes étapes utiles à cette mécanique ?
- Des impacts sociaux individuels mais aussi collectifs -> quel rattachement aux instances du Groupe ? quelle évolution de nos instances ? quel regroupement des activités du TFMM ?, etc.

**Ce n'est certainement pas le moment de baisser la garde face à ces attaques. Continuons à être mobilisés !**

